Deutscher Bundestag **Drucksache 19/1213**

19. Wahlperiode 14.03.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Marc Bernhard, Karsten Hilse, Udo Hemmelgarn, Dr. Rainer Kraft, Dr. Heiko Wildberg, Andreas Bleck, Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Wolfgang Wiehle und der Fraktion der AfD

Überprüfung der EU- NO_2-Grenzwerte, die seit 2010 in deutschen Städten zur Anwendung kommen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest, dass – wie bereits im Bericht des Diesel-Untersuchungsausschusses (Drs. 18/12900) am 30.06.2017 beschlossen unter „II. Sachverständigenanhörung Gesundheitliche Folgen“ ausgeführt –

a) in Deutschland keine toxikologisch bedenklichen NO_2-Werte in öffentlich zugänglichen Bereichen bestehen;

b) es keine wissenschaftlich erwiesenen Zahlen zu Erkrankungen oder Todesfällen aufgrund Überschreitungen von NO_2-Grenzwerten in Deutschland gibt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf, eine neuerliche Überprüfung des europäischen Grenzwertes von 40µg/m^3 NO_2 für öffentliche Bereiche herbeizuführen.

Berlin, den 14. März 2018

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

Zu I. a) und b)

Diese Passagen sind dem Bericht des Diesel-Untersuchungsausschusses (Drs. 18/12900) entnommen (dort unter „II. Sachverständigenanhörung Gesundheitliche Folgen“). Die Kenntnisnahme dieses Abschlussberichtes wurde nach mehrmaliger Aussprache im Bundestag am 30.06.2017 beschlossen.

Zu II.

Die Sachverständigenkommission zur gesundheitlichen Wirkung von Diesel-Abgasen des Diesel-Untersuchungsausschusses kam vor wenigen Monaten einhellig zu dem Schluss, dass es nicht möglich ist, Gesundheitsbeeinträchtigungen durch NO_2 in Konzentrationen bis 900 µg/m^3 nachzuweisen. Vor diesem Hintergrund wäre die Beibehaltung des 20-fach niedrigeren Grenzwertes (Jahresmittelwert) von 40 µg/m3 übertrieben und unverhältnismäßig. Für die dadurch entstehenden wirtschaftlichen Schäden gäbe es keine medizinische oder naturwissenschaftliche Rechtfertigung.

Die wirtschaftlichen Schäden aufgrund des EU-Grenzwertes (Jahresmittelwert) von 40 µg/m3 sind immens. Die Durchsetzung dieser, nach Auffassung der Antragsteller und der Sachverständigen, ungerechtfertigt niedrigen Grenzwerte mittels Fahrverboten droht dazu zu führen, dass Deutschland ein gesamtwirtschaftlich relevantes Wirtschaftsgut, das Kfz mit hocheffizientem Dieselmotor, international massiv in Misskredit zu bringen. National werden Fahrverbote dazu führen, dass viele Bürger, insbesondere Kaufleute, Handwerker und Unternehmen, die sich auf die bisherige Förderung der Anschaffung und des Betriebs von Diesel-Kfz durch die Bundesregierung als umweltfreundliche Maßnahme verlassen haben, nun mit ihren Kfz nicht mehr in den Städten unterwegs sein können, in denen sie unterwegs sein müssen. Dies bedroht nicht nur viele kleinere und mittelständische kundenseitige Unternehmen, sondern auch viele Autohäuser und -händler mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten bis hin zum Konkurs.

Vor diesem Hintergrund muss seitens der Bundesregierung alles getan werden, um Belastungen wie die Einführung von Fahrverboten zu vermeiden, die im Ergebnis eine kalte Enteignung der Dieselbesitzer ohne haltbare Begründung bedeuten würden.

Zudem ist allgemein bekannt, dass die an den Straßen der deutschen Städten gemessenen NO_2-Konzentrationen seit den 90er Jahren kontinuierlich zurückgehen, sodass allein durch den Austausch von Kfz mit alten Motoren gegen solche mit neuen Motoren eine weitere Reduktion der NO_2 und NOX-Belastung zu erwarten ist. Dies wurde kürzlich im Rahmen einer Befragung im Bundestag von der bisherigen Bundesumweltministerin Hendricks bestätigt. Sie geht davon aus, dass in 50 der insgesamt 70 betroffenen deutschen Städte bald keine Überschreitung der 40 µg/m3-Marke mehr zu beobachten sein wird – ohne Fahrverbote.

Die Aussagen der o. g. Sachverständigenkommission wurden kürzlich in einem MDR-Interview mit Prof. Dr. Dieter Köhler, dem Präsident der Deutschen Gesellschaft für

Pneumologie bestätigt. Prof. Köhler ist zudem Mitglied mehrerer Fachgesellschaften und der Gutachterkommission für ärztliche Haftpflichtfragen der Ärztekammer Westfalen-Lippe sowie Sachverständiger für das Bundesgesundheitsamt und Sprecher des Arbeitskreises pneumologischer Kliniken Deutschlands. Er sagte, dass die Konzentrationen bei Stickoxiden, über die man jetzt beim Diesel redet, vollkommen ungefährlich seien. Die realen Risiken seien völlig überschätzt, betonte er.

Zur Bekräftigung der nach Auffassung der Antragsteller richtigen Auffassung wird auf die USA verwiesen. In den überaus umweltsensiblen USA gelten Grenzwerte von 100 $\mu g/m^3$ und höher im Jahresmittel. Diese Grenzwerte gelten ferner nur als Hinweis auf eine eventuell mögliche Gefährdung. Am 14.07.2017 wurden diese Grenzwerte nach einer neuerlichen Überprüfung bestätigt. Im Wortlaut heißt es dort:

Am 14. Juli 2017 hat die Umweltschutzbehörde der Vereinigten Staaten (Environmental Protection Agency EPA), gestützt auf eine Überprüfung der Gesamtheit der wissenschaftlichen Erkenntnisse, vorgeschlagen, die derzeit geltenden nationalen Luftqualitätsvorschriften für NO_2 in der Luft im Freien (NAAQS) beizubehalten. Die US EPA vertritt den Standpunkt, dass diese Qualitätsvorschriften nicht geändert zu werden brauchen, da sie einen angemessenen Schutz der öffentlichen Gesundheit gewährleisten, mit einer ausreichenden Sicherheitsmarge für ältere Personen, Kinder und Menschen mit Asthma.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.